

## Les riverains et l'aviation légère

Par André Fontanel  
Président du groupe de travail « aviation légère »  
du Conseil National du Bruit (MEDD)

Dans son rapport remis en novembre 2004 au premier ministre Mr le sénateur C.Belot déclare : « *La diminution des nuisances sonores est progressivement devenue une condition de la pérennité de l'aviation légère* ». Il est donc intéressant de se poser la question de la nature des relations entre les usagers et les riverains.

Les activités de l'aviation légère, en particulier celles liées aux tours de piste, causent des nuisances sonores sérieuses à des dizaines de milliers de personnes vivant à proximité des trajectoires. En effet, la plupart des avions sont anciens et bruyants car non munis de systèmes atténuateurs de bruit. Certaines plateformes sont situées loin des agglomérations et ne posent pas de problèmes particuliers mais de nombreux aérodromes sont proches de zones habitées dans lesquelles ils sont même parfois enclavés.

Sur les aérodromes à problèmes, les dialogues directs entre usagers et riverains sont parfois conflictuels et s'avèrent souvent stériles.

Dans le cas des aérodromes les plus importants, en particulier ceux qui doivent faire l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), les préfets doivent réunir des Commissions Consultatives de l'Environnement. Elles rassemblent alors les différents acteurs dans le but de trouver des solutions consensuelles qui seront éventuellement transcrites dans une charte.

Or une étude en cours réalisée au niveau national par le Conseil National du Bruit (ministère de l'Écologie) avec le concours de la DGAC, montre que sur 110 aérodromes recensés en octobre 2005 (2804 avions basés) pour lesquels des commissions consultatives pourraient/devraient exister, seulement 44% en sont effectivement dotés et 23% ont réussi à s'entendre sur une charte. De plus, la plupart de ces chartes déçoivent souvent les riverains car elles ne contiennent pas d'engagements réels et se bornent souvent à énoncer des généralités qui ne se traduisent malheureusement pas par des réalisations. Le problème est d'ailleurs si flagrant qu'une circulaire interministérielle destinée aux préfets a été signée le 6 décembre 2005 par les ministères des transports, des sports et de l'écologie ; elle va être publiée dans le Bulletin Officiel du ministère des transports. Espérons qu'elle portera ses fruits.

Le respect des trajectoires de moindre bruit, l'interdiction des tours de piste à certaines périodes, sont des dispositions qui participent à la diminution des nuisances sonores mais cette dernière passe en premier lieu par la réduction du bruit à la source. Or l'enquête déjà citée montre que 12 % seulement des 2804 avions mentionnés ci-dessus sont munis de silencieux d'échappement. Parfois à l'occasion du renouvellement de leur parc, des aéroclubs font l'acquisition d'avions récents moins bruyants mais ils sont encore en nombre trop faible pour que leur effet se fasse sentir. Une enquête menée par la FFA devrait cependant permettre de préciser ce point.

Le faible pourcentage des avions équipés de silencieux ne peut pas s'expliquer par des problèmes techniques, ils sont très généralement résolus. Les aspects financiers jouent certainement un rôle bien que des subventions d'équipement soient allouées par différents ministères. Cette situation s'explique essentiellement par une prise de conscience insuffisante des aéroclubs et des propriétaires d'avions pour qui le respect des conditions environnementales susceptibles de réduire les nuisances sonores n'est pas encore une priorité.